

El tractament urbanístic del front marítim de la Barceloneta, 1992-2011

Jaume Artigues i Vidal*

La construcció del port de Barcelona durant els segles xv i xvi, a partir de l'illa de Maïans, fou l'origen dels dipòsits i sedimentacions de la plataforma costanera. Gràcies a la dinàmica marina es generà un nou espai litoral guanyat al mar que al segle XVIII va ser l'escollit pels militars borbònics per a l'assentament del barri de la Barceloneta segons disseny de Juan Martín Zermeno, posat en pràctica el 1753-1755. El territori que des de la segona meitat del Setcents es va continuar guanyant al mar fou ocupat per la prolongació del traçat originari, però al segle XIX la platja de pescadors es veié afectada primer per la construcció de drassanes, d'establiments de banys de mar i de grans instal·lacions fabrils, com La Maquinista Terrestre y Marítima, Nuevo Vulcano o Catalana de Gas, i més tard per la seva conversió en un dels espais lúdics més populars de la ciutat, en obrir-se els Banys de Sant Sebastià i un nombre elevat de negocis de restauració.

Cap a finals de la dècada de 1950, al llarg del front de platja de la Barcelona, s'hi traçà del primer Passeig Marítim que va conèixer la ciutat, una estructura elevada 3,5 m sobre el nivell de la platja. Tots els usos de la zona (banys, guinguetes), situats dins de la línia marítime-terrestre, eren concessions precàries que acabaren de consolidar una gran barrera entre la Barceloneta i el mar i generaren privatització dels espais, pèrdua del domini públic de la costa, degradació urbana i, en definitiva, una ciutat vivint d'esquena al mar.

Per posar fi als deterioraments costaners, l'any 1988 es desenvolupà la Llei de Costes,¹ que considerarà bé de domini públic la zona marítime-terrestre. Això permeté que el Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente, l'Ajuntament de Barcelona i el Port Autònom establissin un acord per transformar aquest territori costaner. El primer resultat fou l'alliberament del front marítim del Poblenou gràcies a la situació excepcional de Barcelona com a seu dels Jocs Olímpics del 1992.

Avui, el Passeig Marítim de la Barceloneta és un recorregut urbà de més de 2 km de longitud, entre el Port Olímpic i la Nova Bocana del port, que ha significat una millora indiscutible per a aquest sector de la ciutat. El projecte fou realitzat en un marc de col·laboració entre diverses administracions amb una forma d'interpretar la ciutat i amb unes estratègies urbanístiques que han partit de considerar el buit urbà com un bé primordial i escàs a Barcelona.

* Arquitecte.

1. Fins el 2013 ha estat vigent la Llei 22/1988 de 28 de juliol, que derogava la Llei de Costes del 26 d'abril de 1969, que fou desenvolupada en el Reglament aprovat per Reial Decret 1471/1989 de l'1 de desembre de 1989.

El disseny dels espais públics en aquesta ciutat constitueix un fenomen molt singular. La celebritat obtinguda per Barcelona, reconeguda internacionalment amb la concessió del Premi Harvard d'arquitectura l'any 1991 al conjunt de la tasca realitzada durant més d'una dècada, és deguda a l'interès en la recuperació d'una disciplina que havia estat oblidada pel Moviment Modern, la del "projecte urbà", caracteritzat per una unitat de mètode i per un treball extensiu al conjunt de la ciutat, que preparà el camí de la designació pels Jocs Olímpics del 92.

En els darrers anys, aquesta actitud a l'hora d'afrontar el disseny de l'espai públic s'ha convertit en una disciplina autònoma de l'arquitectura i una especialitat urbanística reconeguda internacionalment. El tractament de l'espai públic com a teoria de la intervenció en la ciutat consolidada neix com a reacció a la planificació urbana tradicional i utilitza recursos i estratègies procedents de molts camps diferents i disciplines diverses, tant de l'arquitectura com de l'enginyeria civil o l'art contemporani.²

El projecte de l'espai públic es converteix, doncs, en un instrument polític de primer ordre, del qual s'esperen resultats eficients i bondats renovadores i sostenibles. Obligat a obtenir resultats immediats en la millora urbana, el "projecte urbà" contemporani confia en la capacitat de l'economia per generar plusvàlues i en l'activitat urbana de la ciutat compacta per regenerar-se i finalment integrar-se en les millors condicions possibles.³



Fases de continuació i reforma del Passeig Marítim de Barcelona, 1992-2011. Plànol de situació.

2. Oriol BOHIGAS, «El urbanismo no es posible», *Arquitectura*, 232 (1981), pàg. 24-25.
3. Oriol BOHIGAS, *Plans i Projectes per a Barcelona. 1981-1982*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1983; AYUNTAMIENTO DE BARCELONA, *Espacios Urbanos. Barcelona (1981-1987)*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1987; AJUNTAMENT DE BARCELONA, *Barcelona. Espais i Escultures (1982-1986)*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1987; AJUNTAMENT DE BARCELONA, *Barcelona. Espacios Urbanos (1981-1991)*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1991; AJUNTAMENT DE BARCELONA, *Barcelona espai públic. Homenatge a Josep Maria Serra Martí*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1993.

El projecte del Passeig Marítim de la Barceloneta forma part i és un exemple d'aquesta experiència barcelonina en el disseny de l'espai públic, tant pel seu abast, amb una superfície d'intervenció de 85 ha i una inversió de 18 milions d'euros, executada en tres fases entre 1992 i 2012, com pels seus resultats finals en la regeneració de la franja costanera.

Passeig Marítim de la Barceloneta, 1a fase (entre la plaça del Mar i el carrer de l'Almirall Cervera)³

El tram del Passeig Marítim que es començà a construir en la primera fase comprenia l'anomenada platja de Sant Sebastià, situada a peu pla dels carrers del barri de la Barceloneta. A la dècada de 1980, el procés de degradació i marginació de la platja havia arribat a uns extrems insostenibles. Pel que fa als usos de temporada de platja, es consolidaren en forma de veritable barrera de construccions, perdent les seves millors virtuts paisatgístiques i conduint aquest espai a un procés d'obsolescència funcional i de marginació.

Aquest problema urbanístic de la Barceloneta, un sector de la ciutat que vivia d'esquena al mar, ja havia estat objecte de l'atenció de diversos agents des de feia alguns anys. A principis dels anys 80, l'Ajuntament de Barcelona havia encarregat la redacció del Pla Especial de Reforma Interior (PERI) de la Barceloneta,⁵ destinat a millorar les condicions de vida d'aquest sector, i posteriorment la redacció del Pla Especial de Millora Urbana de la Façana Marítima (PEMU) de la Barceloneta,⁶ que pretenia ordenar el front marítim. Tots dos instruments urbanístics es demostraren inoperants; el primer per les dificultats per alliberar espai i esponjar l'interior de la Barceloneta, i el segon per l'immobilisme de la línia marítimo-terrestre, que no donava marge d'actuació. El Ministeri d'Obres Públiques, en aplicació de la Llei de Costes, també havia intervingut en la supressió d'edificacions il·legals i en la recuperació del domini de la línia marítimo-terrestre, actuació que probablement va ser una de les més excepcionals i irrepetibles del nostre país.⁷

4. Superfície: 29.000 m². Inversió: 5.220.000 €. Redacció del Projecte: Ajuntament de Barcelona, 1992. Arquitectes: Jordi Henrich, Olga Tarrasó, Jaume Artigues, Miquel Roig. Enginyer: Carlos Fuente. Arquitectes tècnics: Joan Miras, Santiago Gassó. Direcció d'obra: Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente (1995). Arquitecta: Ana María Castañeda. Menció Honorífica del Premi *Architecti* 1993 (Lisboa, 1993); Premi FAD, Espais Exteriors (1996); Diploma d'Enginyeria Civil dels Premis Construmat (1997); finalistes del 1r Premi Europeu Rosa Barba de Paisatge; obra premiada en la IV Biennal d'Arquitectura d'Espanya (1996); obra Finalista dels Premis Dècada, 2005.
5. El PERI la Barceloneta, aprovat per l'Ajuntament el 27 de juny de 1985, es redactà amb l'objectiu d'aturar el procés de degradació d'aquest barri i la seva densificació, aprofitant les transformacions que es podien generar amb la desaparició de les grans indústries, com La Maquinista o Catalana de Gas. En aquests dos casos, el Pla serví per possibilitar la construcció d'habitatges socials –el Grup de la Maquinista– i la creació del Parc de la Barceloneta i de diversos equipaments esportius; en canvi, no aconseguí modificar substancialment la densa estructura urbana interna.
6. El PEMU de la Façana Marítima de la Barceloneta, aprovat per l'Ajuntament el 1993, plantejava la rectificació de la façana marítima per permetre la reestructuració del front edificat en petites places, mantenint el traçat original de la Barceloneta; però el Pla restà inactiu a causa de la inconveniència política de rectificar la línia marítimo-terrestre. Més endavant, la idea i les intencions es recolliren al Pla de Barris, però actualment segueix sense definir-se.
7. L'aplicació efectiva de la Llei de 1989, especialment en el seu aspecte de protecció del litoral, no arribà a produir-se en la major part del territori espanyol, como senyala la Unió Europea en l'Informe Auken.

La regeneració de la platja de la Barceloneta començà l'any 1995, amb la urbanització de la primera fase del Passeig Marítim, entre la plaça del Mar i el carrer de l'Almirall Cervera. El Passeig es convertí ràpidament en una gran oportunitat per al barri –i per al conjunt de la ciutat– de gaudir d'un nou espai urbà equivalent a un nou parc, amb la platja i l'horitzó com a referents paisatgístics. Les raons de l'èxit de la ràpida integració d'aquest espai urbà en la vida quotidiana de la Barceloneta s'ha de trobar en les decisions prèvies del projecte i en les idees bàsiques que li donaren forma, totes elles dirigides a establir vincles i relacions urbanes entre el projecte i el lloc, entre la platja i la façana marítima del barri.



Perspectiva de la Barceloneta, amb el resultat de les fases 2a i 3a de la prolongació i reforma del Passeig Marítim (Ajuntament de Barcelona).

Les estratègies urbanístiques i arquitectòniques del projecte partien de diverses premisses: la permanència del pla original de la Barceloneta, com a suport de les activitats i dels espais, establint una continuïtat entre el barri, la platja, el mar i l'horitzó; la continuïtat del passeig de vora mar, enllaçant el passeig de Joan de Borbó i la plaça del Mar amb l'antic Passeig Marítim construït a una alçada de 3,5 m per sobre de la cota de la Barceloneta; l'apropiació de la platja i el mar,

com a referències del paisatge a través de l'alliberament de totes les visuals dels carrers, cap a la platja, el mar i l'horitzó; la definició d'un límit urbà, amb el traçat d'una passera de fusta, una línia de delimitació flexible entre el paviment rígid de la ciutat i la platja; el reconeixement del traçat irregular de la Barceloneta, amb la línia de la costa, a través de la creació d'uns subespais o petites places delimitades pels baixadors o rampes d'accés a la platja; la plantació d'espècies d'arbrat adaptades al clima mediterrani i adequades i resistents al medi marí (palmàcies, bellaombres, moreres, tipuanes i casuarines); i finalment, la millora del nivell de confort de la platja, considerada com un parc més, amb una zonificació dels usos, instal·lació de quioscos, serveis i dutxes i un enllumenat específic amb columnes d'acer inoxidable de 15 m d'alçada resseguint l'arc de la costa.

Passeig Marítim de la Barceloneta, 2a fase (entre el carrer de l'Almirall Cervera i el Port Olímpic)⁸

Durant el franquisme, l'Ajuntament de Barcelona havia promogut la construcció d'un Passeig Marítim, en realitat una via urbana que havia d'estructurar tot el front marítim entre el Besòs i el Llobregat, segons el Pla Comarcal de 1956, i de passada fer desaparèixer el barri del Somorrostro. Era un projecte dirigit a la creació de nous espais per a les classes emergents, es convertí aviat en un projecte insígnia del franquisme i fou construït només en una primera fase, que consistí en una estructura de formigó que suportava un carrer elevat 3,5 m per sobre la cota de la platja, que aproximadament anava des del carrer de Marina fins el carrer de l'Almirall Cervera, aturant-se davant dels Banys Orientals, per un costat, i davant el desguàs de l'Hospital d'Infecciosos, per l'altre.

Aquesta estructura elevada, atribuïda a la intervenció dels arquitectes Enric Giralt Ortet i Aurelio González Isla, segons el projecte de 1956,⁹ a la ratlla de 1990 seguia aturada i ja es trobava en unes condicions crítiques de conservació. L'any 1999, l'agressió marina i la poca qualitat dels materials aconsellaren l'Ajuntament de Barcelona a prendre la decisió del seu enderrocament i la seva substitució per una nova estructura.

La segona fase del Passeig Marítim es plantejà, per tant, com una substitució d'aquesta estructura, sense alterar-ne la topografia, ja que el nivell de la ciutat en la majoria de punts d'aquest tram ja estava consolidat. L'estructura es va refer amb materials millors –formigons especials–, se substituïren les baranes antigues per elements d'acer inoxidable i es reorganitzà la superfície desdoblant el Passeig Marítim en dos nivells. Al nivell superior, es reduí la calçada de vehicles, s'incorporà un dels primers carrils de bicicletes de la ciutat i es convertí el passeig

8. Superfície: 22.000 m². Inversió: 6.000.000 €. Equip redactor del Projecte: Ajuntament de Barcelona (1999). Arquitectes: Jordi Henrich, Olga Tarrasó, Jaume Artigues, Miquel Roig. Estructura: Agustí Opilo. Direcció d'obra: Ajuntament de Barcelona (2001). Enginyer: Àngel Vilanova i Torcen Sumida.

9. AHCB (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona), R. 12.873, maig de 1956, *Comisión de Urbanismo. Plan Comarcal. Paseo Marítimo de Barcelona (Trozo II). Urbanización del trozo II. (estado actual y alineaciones)*. Signen E. Giralt Ortet i A. González Isla.

de vianants en una gran balconada abocada al mar. El passeig inferior, connectat per escales i les rampes d'Almirall Cervera i del Port Olímpic, resseguí el nivell de la sorra, aprofitant la secció per allotjar serveis de platja i activitats.

Les estratègies urbanístiques i arquitectòniques utilitzades en el projecte d'aquesta segona fase tenien per premisses: el reconeixement de la preexistència del traçat rectilini de l'antic Passeig, que s'havia consolidat com a desnivell topogràfic; la permanència dels plans superior de la ciutat i inferior de la platja de la Barceloneta, a través de l'aprofitament de la secció del Passeig, interconnectant els dos nivells amb escales i rampes; la continuïtat del recorregut de vora mar, enllaçant la primera fase del Passeig Marítim amb el Port Olímpic amb prioritat per a vianants i bicicletes; l'apropiació de la platja i el mar, urbanitzant el passeig inferior a nivell de platja com a suport, serveis, activitats i equipament; la plantació d'espècies d'arbrat adaptades al clima mediterrani, adequades i resistents al medi marí, amb dues línies de washingtònies que delimiten el carril bicicleta i construeixen una estructura potent; la millora del nivell de confort de la platja, considerada com un parc més, amb una reorganització dels locals i serveis, equipaments públics alternats amb restaurants oberts a mar i un enllumenat específic amb columnes d'acer inoxidable de 15 m d'alçada resseguint el passeig inferior i amb columnes de 7 m al passeig superior.

Passeig Marítim de la Barceloneta, 3a fase (entre la plaça del Mar i la Nova Bocana)¹⁰

La tercera fase del Passeig Marítim s'urbanitzà entre els anys 2008 i 2011, com a conseqüència de la construcció de la Nova Bocana del port, la construcció de l'Hotel Vela i la construcció de l'aparcament subterrani de la plaça del Mar. Aquestes tres intervencions són les que conduïren el Port Autònom de Barcelona a encarregar-ne el projecte.

Els treballs s'iniciaren amb la reurbanització de la plaça del Mar, que va ser redefinida a causa de la demolició de l'antic Institut Oceanogràfic i la construcció de l'aparcament subterrani, generant canvis topogràfics, badalots d'accessos, plantacions de nou arbrat amb palmàcies i una nova pavimentació. S'hi respectà el pla de la platja com a generador de la plaça, un espai buit lleugerament elevat sobre la rasant del Passeig i intrínsecament vinculat a les visions paisatgístiques i de relació entre la ciutat i el mar, entenent-lo com el punt d'arribada, de descoberta de l'horitzó i de reconeixement de tot l'arc de la platja.

El traçat del nou tram de Passeig Marítim, per la persistència dels Clubs de Natació Barcelona i Atlètic Barcelona, es desdoblà en dos recorreguts segregats, la circulació rodada conduïda per la continuació del passeig de Joan de Borbó i la dels vianants arran de la platja, servint de bona ocasió per redefinir i reordenar tots els límits posteriors, tanques i accessos a la platja d'aquells establiments.

10. Superfície: 33.824 m². Inversió: 7.066.168 €. Equip redactor del Projecte: Autoritat Portuària (2008). Arquitectes: Jordi Henrich i Jaume Artigues. Enginyeria: GPO. Direcció d'obra: Autoritat Portuària (2010). Enginyers: Quim Compte, APB. Selecció per la VI Biennal Europea de Paisatge 2010.

La construcció de l'Hotel Vela, segons un projecte de l'arquitecte Ricard Bofill, es situà a una cota de 6 m sobre del nivell del mar. En conseqüència, el Passeig Marítim per la part de la platja va haver d'adaptar-se en continuïtat, amb rampes i grades, ascendint suaument fins l'esmentada cota. El punt final del Passeig correspon a la plaça de la Rosa dels Vents, situada al peu de l'Hotel Vela i obra també del mateix arquitecte.

Pel que fa a paviments, vegetació, enllumenat i equipament de platja, el projecte segueix les pautes establertes en les fases anteriors d'ampliació i reforma del Passeig Marítim de la Barceloneta.



Perspectiva de l'extrem del Passeig Marítim des de la plaça del Mar (Universitat de Barcelona. Centre de Recerca Polis).

